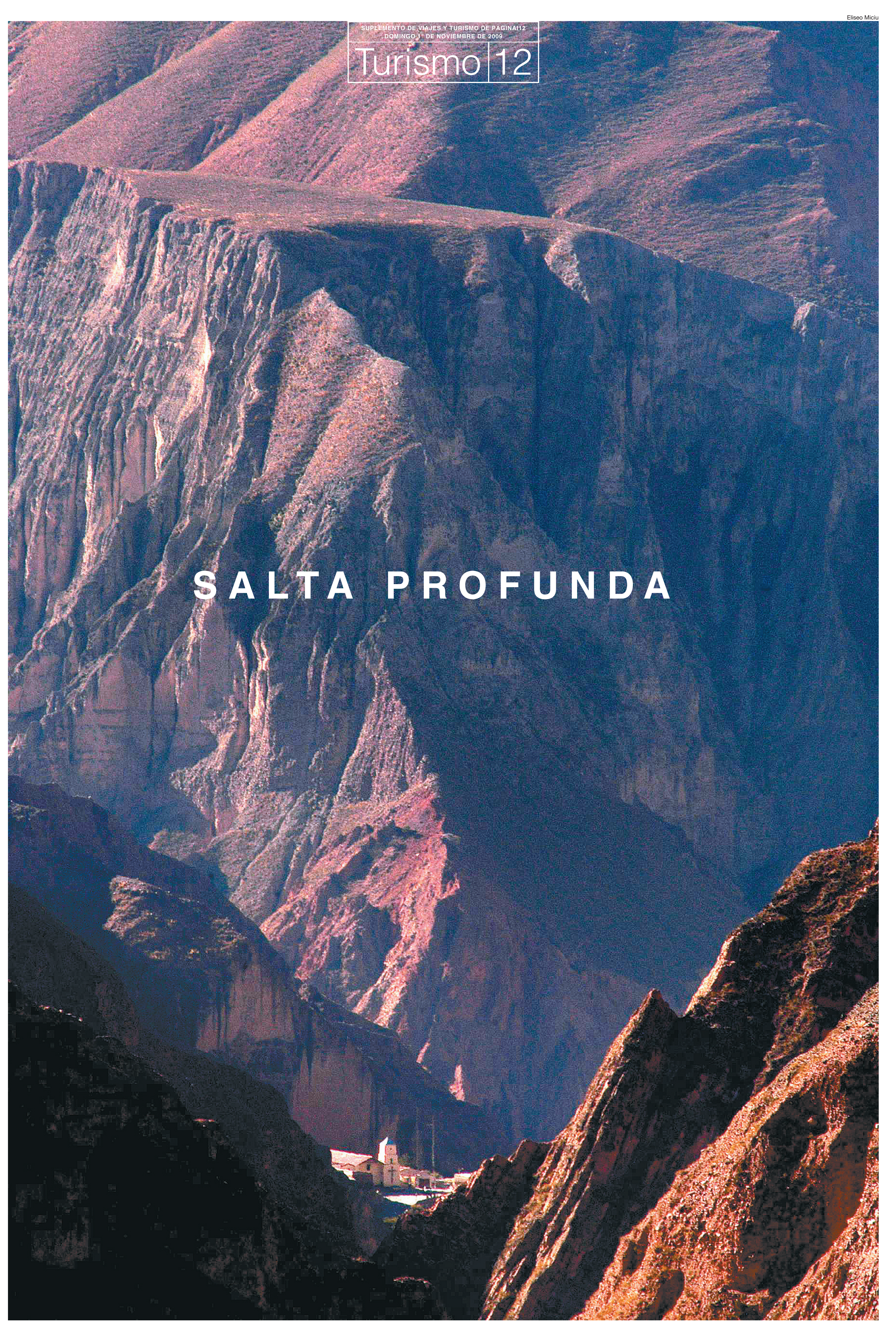
Eliseo Miciu



SALTA PROFUNDA

De los Valles Calchaquíes a la Puna, un itinerario por pequeños pueblos enclavados en los impactantes paisajes del Noroeste argentino.



Campidoglio, una de las siete colinas romanas, donde se levanta el municipio de la Ciudad Eterna.



Vista aérea del Coliseo, al que se accede por la Avenida de los Foros Imperiales.

ITALIA *Roma*

Tan eterna y tan moderna

POR GRACIELA CUTULI

Antigua y cambiante, Roma lleva desde la soledad de sus recónditos *vicoli* al fasto de las avenidas comerciales donde se lucen las marcas de moda italiana. En pocos pasos, un viaje de siglos que transita las mismas piedras pisadas por los antiguos romanos y revela la eternidad de la urbe.

"*Tutto si consuma e tutto si combina / Per le strade di Roma*" (Todo se consuma y todo se combina / por las calles de Roma). Lo escribe y lo canta Francesco De Gregori, "il principe poeta", que las calles de Roma las camina desde que nació... y cuya música bien puede entonces acompañar un paseo por la Ciudad Eterna en los albores del siglo XXI. Curiosa Roma, variopinta, pintoresca, cambiante y sobre todo bella, con la belleza que sólo puede dar el tiempo, que ella no mide en décadas sino en siglos. Tal vez porque es eterna, "como el agua y el aire", y se diría que siempre existieron sus descascaradas paredes ocre-rojizas, sus fuentes cantarinas y esa luz crepuscular que la hace más hermosa en la puesta del sol, cuando se encienden los primeros, románticos faroles de la noche italiana.

VIA APPIA ANTICA "Regina viarum", "la reina de los caminos", la Via Appia era el nexo entre Roma y Brindisi, la principal puerta hacia Oriente del mundo antiguo. Punta de lanza de la colonización romana, y de la fundación de nuevas ciudades, aquí fueron colocadas las primeras "piedras miliares", mojones de mármol que indicaban una distancia de mil pasos y que podrían considerarse entre las más antiguas señalizaciones urbanas conocidas. En el sector conocido como "tramo urbano" se recorren hoy las partes mejor conservadas, aquellos que revelan la increíble maestría con que, a partir del siglo IV a.C., los romanos trazaron la impresionante red vial del futuro imperio. Gracias a las piedras pulidas con parejo cuidado, la ruta era transitable siempre a pesar de la lluvia y un ingenioso sistema de drenaje la salvaba de las inundaciones. A ambos lados, había veredas para el paso peatonal. Y aunque ya no es tiempo de carros ni cuadrigas, la Via Appia sigue siendo transitada en algunos tramos por los automóviles, inventados más de dos mil años después... Numerosas iglesias, como la de "Quo Vadis" donde se dice que Pedro se encontró con Cristo en su huida de Roma; sepulcros; arcos; mausoleos y catacumbas jalonan el camino y, cuando no hay interferencias modernas a la vista, recrean con sorprendente fidelidad el paisaje de los tiempos en que el latín era la "lengua franca" de una civilización que se extendía por toda Europa.

CALLES DE HISTORIA Y ARTE Así como la Via Appia abría camino hacia el sur, hacia el norte avanzaba la Via Flaminia: y en una parte de su recorrido se cruzaba con una de las calles más céntricas de Roma, Via dei Condotti, en la zona norte del "Tridente" que forman Via del Babuino, Via Ripetta y Via del Corso, donde late con fuerza la vida comercial y nocturna de la Roma moderna. El nombre no es muy poético –se refiere a los conductos que llevaban el agua desde la colina del Pincio hasta Campo Marzio– pero no le impide ser sinónimo del glamour de la moda italiana. A pasos de Trinitá dei Monti, escenario del famoso desfile "Donne sotto le stelle", paso a paso rivalizan las vidrieras, no por prohibitivas menos atractivas, de Valentino, Ferragamo, Dolce & Gabbana, Fendi, Gucci, Laura Biagiotti o Armani. Para reflexionar sobre la *dolce vita*, el mejor lugar de la animadísima calle es el Caffé Greco, que abrió en 1760 y desde entonces no dejó de atraer a intelectuales, poetas, músicos y, naturalmente, simples curiosos que por el precio de un café pueden sentirse vecinos virtuales de Guglielmo Marconi, inventor de la radio y habitante de Via dei Condotti 11, o de visitantes ilustres como Goethe, Byron, Keats, Stendhal, Grieg, Leopardi, Schopenhauer y Wagner.

No muy lejos, paralela a la Via del Babuino corre Via Margutta, tal vez una de las calles más sugestivas de Roma, aunque haya nacido como simple "patio de atrás" y estacionamiento de los carruajes y caballos dirigidos a su vecina más importante. En esta calle, escenario de las famosas "Vacanze Romane" de Audrey Hepburn y Gregory Peck (*La princesa que quería vivir*) hubo numerosos habitantes ilustres, empezando por la mítica pareja que formaron Federico Fellini y Giulietta Masina. Hoy perduran entre las casonas antiguas, en torno a los jardines secretos y bajo ese cielo que inspira a fotógrafos, pintores y músicos populares, como el romano Luca Barbarossa, galerías de arte y concurridos restaurantes de moda.

NUOVE STRADE Junto a las calles más antiguas, hay otras que al visitante tal vez le parezca que siempre existieron, pero en realidad son una creación del siglo XX. Es decir

DATOS UTILES

■ Cómo viajar: conviene manejarse en Roma con el BIT ("biglietto integrato a tempo"), válido durante 75 minutos en la red de metro, ómnibus y trenes suburbanos. El pasaje cuesta 1 euro, y 4 euros para todo el día. Pasaje turístico integrado por tres días: 11 euros.
■ Guías turísticos: Sindicato Nacional de Guías Turísticos, Via Santa Maria alle Fornaci 8, tel. 066390409, www.centroguideroma.net. Organización de Intérpretes Turísticos: Via Luigi Gadola 1, tel. 062304101, www.guideroma.com
■ Tarifas de taxi: bajada de bandera 2,33 euros (de 7 a 22). Tarifa del centro histórico, 0,78 euro por kilómetro.
■ Informes: www.romaturismoi.it; www.aptroma.com


Via Margutta, la calle de las galerías de arte, a pasos del Tridente que desemboca en Piazza del Popolo.

casi recién nacidas, para los parámetros de la Ciudad Eterna. Una de ellas es la Via dei Fori Imperiali, donde se encuentra una de las dos entradas a los Foros Imperiales, a mitad de camino entre Piazza Venezia y el Coliseo. De unos 850 metros de largo, la avenida fue abierta por orden de Benito Mussolini en 1932 con un objetivo bastante específico: impresionar a Hitler, que tenía previsto visitar Roma, con una avenida de perspectivas imponentes. Y nombre igualmente imponente, ya que se llamaba pomposamente "Via dell'Impero". La denominación fue convenientemente cambiada algunos años después, ya que aquí se realiza cada 2 de junio –día de la fiesta nacional– el desfile en homenaje a la República Italiana. Como casi todo en Roma, la calle se levanta sobre restos de los Foros Imperiales, de modo que reiterativamente se discute la hipótesis de cerrarla definitivamente: por el momento, sigue abierta al tránsito, aunque los domingos se hace peatonal y es entonces uno de los mejores momentos para recorrerla y apreciarla sin sortear los automóviles y "motorinos" que invaden las calles romanas todos los días y a todas horas.

Igualmente artificial es la Via della Conciliazione, que une la Piazza San Pietro con el Castel Sant'Angelo. Se abrió en 1936, tras la reconciliación oficial del Estado italiano y la Santa Sede que siguió a los pactos lateranenses de 1929, y a lo largo de medio kilómetro ofrece una vista distintiva de la basílica vaticana lograda a fuerza de no pocas destrucciones. Pero para conseguirlo pierde el "efecto sorpresa" buscado por los arquitectos post-renacentistas al diseñar el trazado de la plaza y el abrazo de la famosa columnata de Bernini, que abrían un inesperado espacio de dimensiones grandiosas pero armónicas después de atravesar un dédalo de pequeñas callecitas.

EN TORNO DE LA FONTANA DI TREVI Entre el Tridente con sus calles peatonales, como Via Frattina y Via della Croce, y el histórico Campidoglio, el buen caminante puede descubrir incontables calles y callecitas que desembocan –yendo en una y otra dirección– en el Pantheon, el Quirinale, las Quattro Fontane, Piazza Barberini o el Coliseo. Pero cualquiera sea el lugar elegido durante la visita a Roma, hay uno que nadie querría dejar de lado, aunque sólo sea por la promesa implícita de regresar a esta ciudad caótica y atrapante: se trata de la legendaria Fontana di Trevi, la más bella de las de por sí bellas fuentes barrocas de Roma, situada en la encrucijada de tres calles ("tre vie", de ahí "Trevi") que marcaban el punto final de un antiguo acueducto. Tritones, caballitos de mar y una poderosa estatua del Océano rinden homenaje a la fuerza del agua que brota sin cesar, fresca y transparente. Hay que tratar de visitarla muy tarde, porque iluminada es aún más hermosa, o muy temprano, antes de que la ola turística impida disfrutar de su armonía: pero a toda hora hay tiempo para lanzar de espaldas la clásica moneda que augura un feliz regreso. Y aunque Anita Ekberg ya no vuelva para tentar a Marcello Mastroianni a sumergirse en las aguas cristalinas de Trevi, quedará para siempre su imagen inolvidable en el celuloide de *La Dolce Vita* y la promesa de su eterno retorno en las cientos de moneditas que yacen en el fondo.

Noticiero

Chaku en Catamarca

El próximo fin de semana, sábado 7 y domingo 8 de noviembre, los turistas podrán tomar contacto con una experiencia única de supervivencia ancestral en Laguna Blanca, Catamarca. Desde 2003, las comunidades locales recuperaron el Chaku, que consiste en el encierro y captura, esquila y posterior liberación de vicuñas silvestres con las técnicas de los pueblos precolombinos, respetando el ecosistema. Y coincidieron en que la mejor estrategia para no volver a perderlas es darlas a conocer a las nuevas generaciones y a todos los pueblos. Por eso los turistas pueden participar activamente de todo el proceso, admirando el trabajo comunitario de los habitantes de Laguna Blanca que permite aprovechar el valioso recurso del que los provee la naturaleza. Como cierre del evento, un festival popular y feria artesanal permitirán también tomar contacto con la gastronomía, la producción artesanal y el folklore, valiosas expresiones de la cultura catamarqueña.

En noviembre, la FIT 2009

Unos 1800 expositores de 50 países participarán de la 14ª Feria Internacional de Turismo (FIT) América latina, que se realizará entre el 14 y 17 de noviembre en Buenos Aires. La FIT 2009 cuenta esta vez con 42 mil metros cuadrados, escenario en el que los organizadores esperan que se "generen contactos y negocios" en turismo que superen a los del año pasado, al que asistieron 31.972 profesionales. La FIT abrirá al público el sábado 14 y domingo 15, y los días 16 y 17 habrá rondas de negocios para profesionales del sector. Asistirán a la feria empresarios de hotelería, agencias de viajes, organismos oficiales con cuatro sectores (nacional, Brasil-Uruguay, Caribe y Centroamérica e Internacional) y, según estiman los organizadores, unos 80 mil asistentes durante los cuatro días que durará el encuentro.

Salta en campaña

Salta lanzará oficialmente la campaña turística de verano en el marco de la Feria Internacional de Turismo (FIT). La campaña turística de verano buscará reforzar la diferenciación de Salta respecto de otros destinos turísticos del país, para lo que se reflejará no sólo el gran atractivo de los diversos paisajes y actividades de la provincia sino también el fuerte impacto y la gran atracción que ellos ejercen en el público de las grandes ciudades.

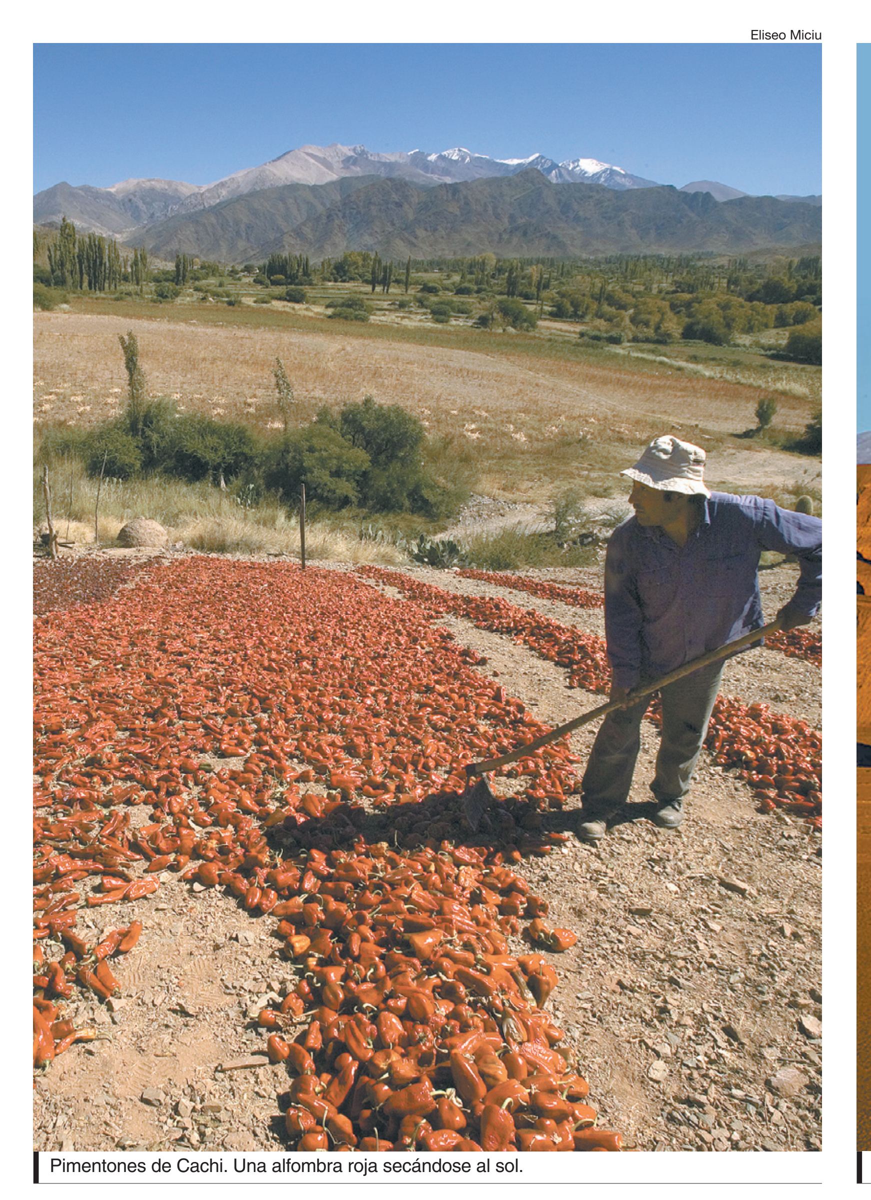
Tres provincias y el Camino Real

Los responsables de Turismo de las provincias de Salta, Tucumán y Córdoba acordaron comenzar a trabajar en una nueva propuesta turística, denominada Camino Real, que vincula históricamente a las tres provincias y relaciona a regiones que forman la columna vertebral de la República Argentina. La información fue proporcionada por el Ministerio de Turismo de Salta, cuyo titular, Federico Posadas, se reunió con el presidente del Ente Tucumán Turismo, Bernardo Racedo Aragón, y el titular de la Agencia Córdoba Turismo, Gustavo Santos. Lo importante del proyecto Camino Real se vincula con los comienzos de la historia, ya que toda su extensión, desde el Alto Perú, cruzando por toda la geografía del Virreinato del Río de la Plata, dio a la región norte y central el nexo apropiado para que se desarrolle la identidad del país.

Ríos y volcanes de los Andes

Durante la Feria Internacional de Turismo (FIT) se presentará oficialmente el Circuito Binacional "Ríos, Lagos y Volcanes de los Andes", que vincula las localidades neuquinas de Junín y San Martín de los Andes con las ciudades chilenas de Curarrehue, Pucón, Villarrica, Valdivia, Panguipulli y Futrono, a través de los pasos internacionales Hua Hum y Mamuil Malal. Lo confirmaron autoridades provinciales y municipales de Turismo de Neuquén.

Eliseo Miciu



Pimentones de Cachi. Una alfombra roja secándose al sol.

Eliseo Miciu

La camioneta 4x4 atraviesa el espectacular paisaje del Valle de los Sueños, en la Puna salteña.

Julián Varsavsky

Quebrada de las Conchas. Una postal de los Valles Calchaquíes.

Julián Varsavsky

Casitas de adobe en el pueblo de Iruya.

Julián Varsavsky





La pintoresca y pequeña iglesia del pueblito de San Isidro.

SALTA *De los Valles Calchaquíes a la Puna*

Camino a las nubes

Un viaje desde Cafayate en el sur hasta Iruya en el extremo norte. Un itinerario por pequeños pueblos y caseríos enclavados en los extraordinarios paisajes de los Valles Calchaquíes y la Puna. La Quebrada de las Conchas, la Cuesta del Obispo, la recta de Tin Tin y el Abra del Cóndor, en el límite entre Salta y Jujuy, en un recorrido que incluye Cachi y San Antonio de los Cobres.

POR JULIAN VARSAVSKY

La ciudad de Salta es hermosa –sin dudas, la capital más hermosa del Noroeste–, pero en este viaje la vamos a saltear. Porque la idea es salir a recorrer la provincia en un itinerario que va enlazando pequeños pueblos desde los Valles Calchaquíes hasta la Puna.

A CAFAYATE A Salta se puede llegar por el sur desde Tafí del Valle en Tucumán, para visitar las ruinas de la ciudad de los indios quilmes. A la provincia se ingresa por la Ruta 40 que desemboca en el pueblo de Cafayate, donde se puede hacer noche y dedicar el día siguiente a visitar alguna bodega de vino torrontés y la Quebrada de las Flechas, donde brotan de la tierra unas placas sedimentarias que se quebraron por el surgimiento de las montañas y ahora apuntan al cielo sus filosas puntas.

Dos noches son el mínimo necesario para respirar el ambiente pueblerino y colonial de Cafayate. Entonces es momento de desviarse por unas horas de la Ruta 40 y tomar la RN 68 para atravesar la famosa Quebrada de las Conchas, una de las rutas más espectaculares de la Argentina que caracolea a lo largo de 66 kilómetros por los Valles Calchaquíes.

A la vera de la ruta se pueden ver las sucesivas superficies del planeta que se fueron acumulando una arriba de la otra en tiempos remotos. Ese mundo –con sus dinosaurios– fue tapado y vuelto a tapar cada millón de años por el polvo del tiempo, pero salió a la superficie con el surgimiento de la Cordillera de los Andes.

La Quebrada de las Conchas desciende de a poco desde los 1600 metros de altura en que está Cafayate. A la vera de la ruta hay cardones con forma de candelabro y al fondo se abren profundas depresiones rojizas que albergan formaciones cinceladas por el viento como "torres" puntiagudas y pequeñas mesetas que parecen las ruinas de un castillo amurallado.

Cada tanto aparecen unas casitas de adobe muy precarias, muchas de ellas abandonadas. Sin embargo, en las montañas vive más gente de la que uno se imagina, lo cual se descubre al ver cómo los pobladores se dan cita los días de misa en las capillitas perdidas en medio de la nada. Y también en los días de clase, cuando los chicos bajan solitos por la montaña rumbo a la escuelita del paraje Santa Bárbara.

En el poblado de El Carril hay que abandonar la Ruta 68 y doblar a la izquierda en la Provincial 33. Y a los 15 minutos de viaje, un cartel indica un desvío a la izquierda que lleva a Chicoana, otro de los pueblitos que vale la pena conocer, con sus casas bajas arremolinadas alrededor de una vieja iglesia. Chicoana sirvió en 1941 de escenario para filmar *La guerra gaucha*, un clásico del cine argentino.

CAMINO A CACHI Al retomar la Ruta 33 se comienza a ascender por la espectacular Cuesta del Obispo y aparecen profundas quebradas donde se ven a lo lejos solitarias iglesias. Los oídos se tapan y entre los viajeros se reparten hojas de coca como si fuesen chicle para evitar el apunamiento. Los 3600 metros de altura marcan el cenit de la ascensión en la Piedra del Molino, un tramo que suele estar cubierto por un manto de niebla. El camino de cornisas permite ver las nubes desde arriba, ocultando los precipicios. Desde allí se comienza a descender por los Valles Calchaquíes entre guanacos y cóndores que se divisan como un punto casi inmóvil flotando en las alturas.

El camino hacia Cachi –ya otra vez en la Ruta 40– pasa por la recta de Tin Tin, que atraviesa el Parque Nacional Los Cardones, famoso por sus esbeltos cactus que resisten la sequedad del clima. Desde la carretera se divisa la Precordillera de los Andes y la cumbre más alta de la Cadena del Nevado de Cachi, que con sus 6720 metros es la segunda más alta del país luego del Aconcagua.

Cachi es la segunda estación de este itinerario y lo ideal es quedarse al menos dos días en alguna posada. El pueblo está a 2280 metros de altura y a la hora de la siesta parece deshabitado: es difícil ver a algún poblador caminando por las veredas que se elevan unos 40 centímetros por sobre las calles. La blancura de las casas de piedra y adobe brilla a pleno sol, y en lugar del ruido de los autos se oye el tranco de los caballos en el adoquinado y el canto de los gallos. También hay caserones de la época colonial que despiden un aura de majestuosa decadencia, y algunos tienen la pared del frente sostenida con troncos para que no se desplomen sobre la vereda.

HACIA LA PUNA Desde Cachi lo más recomendable –por el mal estado en el sector siguiente de la Ruta 40– es volver a la ciudad de Salta por la Ruta Provincial 33 y luego la Nacional 68 (4 horas de viaje). Y desde la capital ir hacia San Antonio de los Cobres por la Ruta Nacional 51 (4 horas más).

Al costado del camino aparecen otros pueblitos extraviados en medio de la nada, sumidos en el absoluto silencio, con apenas unas casas de adobe con techo de paja. Unos llamativos corrales pircados forman cuadrículas en medio de la inmensidad arenosa, donde cada tanto aparece algún pastor de poncho rojo y sombrero ovejón arreando un tropel de chivos.

Junto a la ruta se ven algunos pequeños cementerios cercados por un muro de adobe, tras el cual sobresalen coloridas cruces decoradas con flores. Más adelante las tropillas de llamas le dan vida al paisaje de pastos rallos doblados por el viento. En la lejanía, apenas se vislumbra el pueblo de San Antonio de los Cobres, apechugado en medio de un valle protector con cumbres que sobrepasan los 6500 metros.

San Antonio de los Cobres está a 3775 metros sobre el nivel del mar y se cree que fue creado en el siglo XVII por indígenas atacamas que huían de los españoles. La mayoría de sus 5 mil habitantes son claramente indígenas y viven de una economía de subsistencia basada en el pastoreo, una trabajosa agricultura en andenes de cultivo y los tejidos de lana barracán. Por sus calles de tierra y arena prácticamente no circulan autos. El silencio es total y pareciera que para evitar profanarlo sus habitantes hablan en susurros. Aquí, lo ideal es dormir una noche para no hacer tan largo el viaje hacia Tolar Grande, un pueblo todavía poco conocido con sólo 150 habitantes, donde están los paisajes más espectaculares de la Puna salteña.

Camino a Tolar Grande –por la Ruta Nacional 51 y luego la Provincial 27– se atraviesan el famoso viaducto de La Polvorilla –esa fantástica obra de ingeniería por donde el Tren de las Nubes atraviesa un gran cañadón–, el poblado de Caucharis y el Salar de Pocito. Y luego se cruza un espectacular paisaje de rocas sedimentarias coloradas llamado el Valle de los Sueños. Para este tramo es necesario un vehículo doble tracción. Una vez en Tolar Grande, el único lugar para hacer noche es el Refugio Franco Argentino, un albergue construido por la Embajada de Francia con dos dormitorios de 20 camas cada uno, separados por sexo y calefaccionados con salamandras.

Luego de dos o tres días en Tolar Grande hay que desandar el camino hasta San Antonio de los Cobres para retomar la Ruta 40 hacia el norte.



IRUYA, AL FINAL DE LA RUTA La Ruta 40 se interna ahora en Jujuy –único camino posible hacia Iruya, que pertenece a Salta– y vale la pena un desvío a la izquierda en la Ruta Nacional 52 para visitar el pueblito jujeño de Susques, con su pintoresca iglesia de adobe con techo cubierto de paja. Aquí se puede acortar camino por la Ruta Provincial 52 rumbo a Purmamarca y desde allí subir hacia el norte por la RN 9. Poco antes de Tres Cruces, un desvío por la Ruta Provincial 133 conduce a Iruya.

Al abandonar la Quebrada de Humahuaca también se abandona el pavimento y la ruta pasa a ser de un ripio en muy buen estado. El camino sube hasta los 4 mil metros en el Abra del Cóndor, justo en el límite entre Salta y Jujuy, y comienza a bajar en zigzag mientras se encienden los colores vivos de los cerros. A lo

>>>



El perfecto Cono de Arita. Un alto en el camino a Tolar Grande.

>>>

lejos proliferan pircas rectangulares y circulares, y aparecen manadas de llamas, cabras y ovejas con su pastorcito atrás.

Hasta Iruya se recorren 19 deslumbrantes kilómetros en los que después de cada curva uno espera encontrarse con la famosa iglesita de 1753, pero siempre falta una vuelta más. Hasta que finalmente aparece, iluminada por el sol, en la parte baja de un valle muy cerrado que parece una especie de anfiteatro descomunal con gradas multicolores. En el medio –la parte más baja del valle– pasa el río, así que el único lugar para las casas es la ladera misma de las montañas.

Hace ya varios años que Iruya tiene una afluencia regular de turismo. Sin embargo, extrañamente, se mantiene bastante virgen de la “contaminación” turística. Sólo cuenta con seis hospedajes y unas cuantas casas de familia, hay apenas un cyber y los pobladores guardan una distancia cautelosa con los visitantes. Y su empedrado no está preparado para autos sino para caminantes y jinetes. Por eso las calles son muy angostas y si dos autos se encuentran de frente, uno tiene que retroceder hasta alguna esquina para dejar pasar al otro.

En los alrededores de Iruya hay 53 pueblitos –o mejor dicho caseríos de montaña–, algunos de los cuales se pueden visitar. Si uno va en camioneta 4x4 –la otra alternativa es a pie o a caballo–, se cruzará por los valles con los pobladores de esos caseríos, quienes seguramente harán dedo con timidez. Aunque Iruya sólo tiene 350 habitantes, para los habitantes de los poblados “satélites” llegar hasta allí es un gran acontecimiento que insume una jornada de viaje. En términos de tiempo, es como si un habitante de Buenos Aires tuviese que viajar a La Rioja para comprar un kilo de azúcar.

Desde Iruya se puede llegar al poblado de San Isidro recorriendo 7 km ya sea a pie o en camioneta 4x4 por el lecho rocoso de un río seco, un camino muy difícil. Y lo ideal sería quedarse a dormir en una casa de familia. San Isidro no es un pueblo como a los que uno está acostumbrado. No tiene un trazado de calles y es exclusivamente peatonal, tal como era cuando se fundó, hace unos 224 años. Así que los pocos vehículos que llegan por el lecho del río seco tienen que estacionar a los pies del pueblo –que está sobre una ladera– y hay que subir a pie. Del otro lado del amplio cañadón del río San Isidro está otro de los “barrios” del pueblo, con cinco o seis casitas desperdigadas entre plantaciones de maíz. A San Isidro se lo considera un pueblo de artesanos, básicamente tejedores, pero cuando es tiempo de siembra o cosecha casi todos se van a trabajar durante el día a los sembradíos en la montaña. Allí se siembran varias clases de maíz, habas, quínoa y papas llamadas lisa, oca (alargada), tuni (muy pequeña), criolla y verde.

La pintoresca iglesia blanca de San Isidro fue construida con adobe hace unos 80 años. Y el cura de Iruya la visita una vez por mes para celebrar los oficios. En el pueblo se puede pasar la noche en una casa de familia y poder así realizar una caminata hasta la Laguna Verde, ubicada a 10 kilómetros y a 4500 metros de altura. La zona es casi virgen y deshabitada, y se ven manadas de vicuñas y guanacos paciendo en libertad. La excursión se debe hacer con un guía local e insume cinco horas de ida y cuatro de regreso. Además se pueden visitar otros pueblitos similares, aunque más aislados, como San Juan y Chiyayoc.

Quienes no se queden a dormir en San Isidro igual pueden almorzar allí en el hospedaje Yuli, donde por supuesto no les ofrecerán ningún plato de la “alta” gastronomía global, pero podrán saborear en cambio un sustancioso guiso de mote (maíz cocido), que se prepara con unos granos muy grandes de maíz blanco, papa, zanahoria, morrón, cebolla y carne. Además se puede comer locro, charquisillo (guiso de charqui), guiso de papa verde, empanadas de quínoa, o también un cabrito al horno de barro que se debe encargar con un día de anticipación. ✹

DATOS UTILES

Dónde alojarse

■ En Cachi: Sol del Valle es una lujosa hostería ubicada en la parte más alta del pueblo, al estilo de las viejas casonas coloniales, con un patio interno en el centro y rodeado de galerías por donde se ingresa a las 33 habitaciones con hidromasaje. Una piscina panorámica ofrece una vista espectacular a la Precordillera de los Andes. www.soldelvalle.com.ar

Tolar Grande: Refugio Franco-Argentino, planturismo@tolargrande.gov.ar Tel.: 0387-4983001.

■ Iruya: La Hostería Iruya es una de las más confortables del pueblo. Tel.: 011-4394-9605, www.maresur.com

■ En San Isidro existe un alojamiento sencillo –el hospedaje Yuli–, donde muchos visitantes se quedan una o dos noches. Allí hay una pieza con tres camas, otra habitación matrimonial y una pieza más. Tel.: 0387-15–4561925 o 15-45619922.

■ Cafayate: El hotel Killa Cafayate tiene unas confortables habitaciones con vista a las montañas, www.killacafayate.com.ar

■ San Antonio de los Cobres: Dos alojamientos recomendables son la Hostería de las Nubes (www.maresdelsur.com) y el Hostal del Cielo (www.vivirenloscobres.com.ar).

Más información: Comisión de turismo de Tolar Grande: www.tolargrande.gov.ar - www.turismosalta.gov.ar





La fortaleza medieval de Akershus alberga las tumbas de algunos reyes noruegos.

NORUEGA *Oslo, tradición y vanguardia*

La capital

Allá en el Norte, rodeada de fiordos y leyendas vikingas, Oslo es una capital sorprendente donde se dan la mano la historia, el arte y la naturaleza. Tierra de esquiadores, de navegantes y de reyes, su intensa vida comercial y cultural invita a descubrirla durante todo el año.

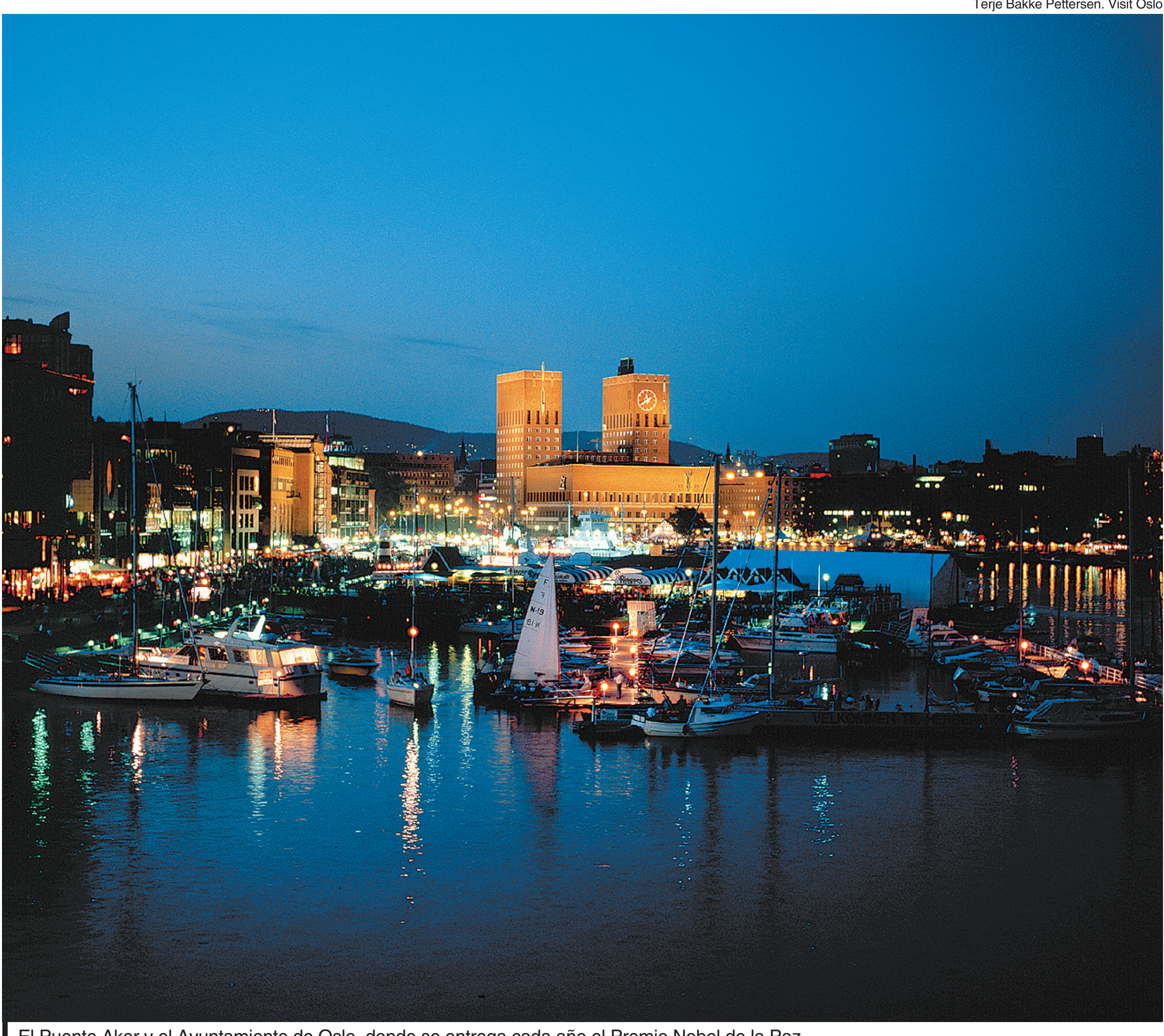
POR LEONARDO LARINI

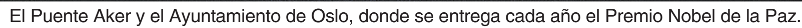
Aunque está lejos de ser un destino tradicional para los operadores turísticos, Oslo recibe cada año numerosos viajeros que llegan atraídos por la historia y las leyendas de los vikingos, habitantes de esta zona del norte de Europa en tiempos ya demasiado lejanos. Atractivos no le faltan: rodeada de cerros y montañas, con 40 islas dentro de los límites de la ciudad, Oslo es una de las ciudades más elegantes, ordenadas y pulcras del Viejo Continente. Por eso, pero también porque tiene mucho para ofrecer al viajero ávido de salirse de los circuitos clásicos europeos, se ganó a fuerza de museos, iglesias, capillas y salas de concierto un nombre propio entre las capitales escandinavas. Para muestra basta un botón: lo primero que llama la atención es que en las plazas céntricas hay, en lugar de palomas, gaviotas, que forman parte del paisaje cotidiano de la ciudad, yendo y viniendo del centro al cercano mar.

ENTRE FORTALEZAS Y MUSEOS La capital noruega, fundada en 1048 por el rey Harald Hardrade, está situada en el sector más profundo del fiordo de Oslo, en la desembocadura del río Aker. Comparada con otras ciudades europeas es relativamente pequeña; tiene unos 500 mil habitantes y puede ser tranquilamente recorrida a pie. Pero pequeña no significa periférica o provinciana, y se lo puede comprobar en los primeros pasos por la calle principal, la Karl Johans Gate, donde abundan los locales comerciales y los músicos que brindan shows para quien quiera escucharlos en cada una de las esquinas. Además, uno de los barrios más populares de Oslo –y también por eso uno de los primeros que eligen los visitantes– es Grünerlokka, algo así como el equivalente escandinavo del Greenwich Village neoyorquino. Este pintoresco distrito de aires bohemios se caracteriza por la variedad de grupos étnicos que lo eligieron para vivir, con una diversidad que se suma a la que aportan gran cantidad de bares, cafés, restaurantes y tiendas de antigüedades.

Después de recorrerlo hay que organizar un itinerario para conocer los principales atractivos de Oslo. Se puede empezar por la fortaleza de Akershus, un castillo medieval construido en el siglo XIII que conserva las mazmorras donde se encerraba a los prisioneros, las felpas que ornamentan los pisos superiores, las salas de banquetes, los salones donde se discutían las cuestiones de Estado y una capilla en la que actualmente se realizan eventos reales. En el interior de la fortaleza, que por las noches refleja con ele-

Terje Bakke Pettersen. Visit Oslo




El Puente Aker y el Ayuntamiento de Oslo, donde se entrega cada año el Premio Nobel de la Paz.

Gunnar Strom. Visit Oslo



En invierno, los deportes de hielo y nieve conquistan por igual a habitantes y turistas.

vikinga

gancia sobre el agua su maciza silueta iluminada, funciona el Museo de la Resistencia y se conservan las tumbas de los reyes Haakon VII y Olaf V. El viajero con inquietudes artísticas no puede soslayar tampoco la visita a la Galería Nacional: la colección del museo estatal noruego incluye a los pintores locales más destacados, pero exhibe también obras de Cézanne, Picasso, Manet y Matisse. Y en esta materia uno de los grandes atractivos de Oslo es el Museo de Munch, célebre autor del no menos célebre *El grito*, robado en 2004 de estas instalaciones. El establecimiento alberga algunas de sus obras más famosas y todos los años repone la muestra *Edvard Munch by Himself*, completamente dedicada a sus autorretratos.

Otro lugar imperdible es el Museo Folclórico Noruego, contiguo al museo de los barcos vikingos y formado por 170 casas históricas provenientes de distintas regiones del país, ubicadas en un frondoso bosque. Cada una de ellas tiene el mobiliario y la vajilla típica de su lugar y su época.

Al aire libre, además de los museos, Oslo tiene mucho para mostrar. Para combinar arte y espacios verdes, el Parque Vigeland es una alternativa insoslayable: sobre una extensa superficie, 170 estatuas de granito y bronce del escultor Gustav Vigeland invitan a un paseo tan curioso como interesante, porque las obras evocan momentos de las diferentes etapas de la vida a través de esculturas de líneas puras y grandes dimensiones. Al final del parque, "Livshjulet" (la rueda de la vida), muestra una bella conclusión en la forma de un círculo que enlaza siete figuras humanas.

Gunnar Strom. Visit Oslo



Un restaurante al aire libre en la Plaza Cristiania, que recuerda el antiguo nombre de Oslo.

Cuando la intención es conocer más de la rica historia noruega, que evolucionó a la par de la maestría de sus habitantes sobre las olas, el punto a visitar son dos museos situados en Bygdoy, la península enfrente del puerto de la ciudad. Dedicados a la Kon-Tiki, el Fram y los Barcos Vikingos, aquí se exponen las embarcaciones utilizadas por los marinos noruegos a lo largo de la historia, desde los primeros exploradores transatlánticos hasta los vikingos, los exploradores del Polo y el aventurero Thor Heyerdahl. La colección de barcos vikingos recuperados del fiordo de Oslo es asombrosa. Además se exhiben remos, lanzas, cuchillos, cascos y vajilla utilizados por aquellos audaces navegantes.

Volviendo a la ciudad, lo ideal es acercarse a la Catedral, la Domkirke, construida en el siglo XVII y restaurada 150 años después. En 1910 le fueron agregados vitrales creados por Emannuel Vigeland (hermano de Gustav), que completan su sobria arquitectura. Los amantes de la música pueden acercarse a los conciertos que se ofrecen aquí algunos días de la semana. Y para completar la jornada, nada mejor que recorrer las calles del centro, done abundan las tiendas con productos típicos, entre ellos los cálidos pulóveres noruegos. También se los consigue en las grandes tiendas Glasmagasinet, famosas por sus cristalerías, en Steen & Strom o el centro comercial Paleet, algunos de los sitios más frecuentados por los turistas.

ARTE Y EXCURSIONES A pesar de todo lo visto, no se puede decir que esté completa todavía la visita de Oslo: la capital noruega tiene aún mucho más para mostrar. Como desde principios del siglo XX está asociada a la entrega del Premio Nobel de la Paz, un resabio de los tiempos en que Noruega y Suecia estaban unidas, siempre llama la atención el Ayuntamiento, sede de la ceremonia anual de entrega del galardón (el único que se da en Oslo, ya que los demás se entregan en Estocolmo). También hay que conocer el Palacio Real; la rampa y el Museo de Esquí de Holmenkollen, sede de los Juegos Olímpicos de Invierno de 1952; el centro artístico Henie-Onstad y el Parlamento. Durante las caminatas, los más de 340 lagos de la ciudad deleitan la mirada de los turistas que, en invierno, no dejan de realizar un paseo en los trineos tirados por perros que recorren los bosques de los alrededores.

Entre las excursiones que se pueden realizar saliendo del centro de Oslo se cuentan las de la fortaleza de Kongsten, en Fredrikstad; la del sistema acuático y el centro recreativo de Vansjo; el Camino de los Antiguos, entre las localidades de Fredrikstad y Skjeberg, donde se pueden visitar cuevas de la Edad de Bronce y cementerios vikingos; el Museo Naval de Horten y el Museo Whaling, en Sandefjord. Asimismo es interesante conocer Nordmarka, zona de naturaleza virgen en el extremo septentrional de la capital, repleta de pistas de esquí e ideal para la práctica del senderismo. En estas áreas existen numerosos restos de civilizaciones antiguas, rocas talladas, sepulcros, iglesias de piedra y fortalezas. Una prueba más de que Oslo es una ciudad tranquila, ordenada y moderna, pero con una fuerte mirada al pasado y la diversidad cultural de una gran capital europea.

TEXTO Y FOTOS:
MARIANA LAFONT


El tren asciende por el último tramo empinado de la montaña.

EE.UU. *En el estado de Colorado*

El tren que escala montañas

El Manitou & Pikes Peak Railway, en Colorado Springs, es un ferrocarril que trepa la empinada ladera de una montaña de 4302 metros de altura hasta la cumbre. Con una rueda dentada que va por una vía especial montada en el medio de las vías tradicionales, es el tren de cremallera más alto del mundo y funciona desde 1891.

Los viajes en tren, aun en el siglo XXI, conservan un cierto "no sé qué" y un aire romántico de otros tiempos. La sensación del movimiento es placentera, el sonido de la chicharra emociona y, en algunos casos, el viaje puede tener mucha adrenalina si se trata del tren de cremallera más alto del mundo: el Manitou & Pikes Peak. Este peculiar ferrocarril está emplazado en el Pikes Peak, la montaña más visitada de Norteamérica (y la segunda más visitada del mundo, después del Monte Fuji en Japón), 16 km al oeste de la ciudad de Colorado Springs, en el estado de Colorado. Si bien se puede llegar a la cima en auto o a pie (por el Sendero de Barr) la forma más llamativa es, sin dudas, a bordo de este tren que, en un recorrido de 14 kilómetros, trepa hasta los 4302 msnm.

Esta mítica montaña lleva el nombre de su descubridor: Zebulon Montgomery Pike Jr. Este militar y explorador norteamericano lideró, entre 1806 y 1807, la llamada "Expedición Pike" recorriendo el entonces desconocido sudoeste de Estados Unidos. En el viaje Pike se convirtió en el primer americano en conocer las Grandes Llanuras, la alta y amplia meseta al este de las Rocallosas que se extiende por los estados de Nuevo México, Texas, Oklahoma, Colorado, Kansas, Nebraska, Wyoming, Montana, Dakota del Sur y Dakota del Norte. En noviembre de 1806 Pike divisó el gran macizo de granito al que bautizó "Grand Peak" (el "Gran Pico") y que luego llevaría su nombre. El explorador intentó escalarlo pero no lo logró por ser invierno y no estar debidamente equipado. Recién en el verano de 1820 un botánico, Edwin James, alcanzó la meta en dos días y sin grandes dificultades. Sin embargo, mucho antes de la llegada de Pike, la montaña ya era conocida por los indios Ute (que la frecuentaban cuando iban de caza) y los españoles que habían explorado la zona en 1779.

¿QUE ES UN TREN DE CREMALLERA? Los primeros trenes de montaña, como los de Suiza, nacieron con un fin meramente turístico, o sea, disfrutar majestuosas vistas desde las cumbres. En cambio, aquellos que cruzaban los Andes eran una herramienta fundamental para establecer vínculos sociales y comerciales. Pero cualquiera haya sido su función, todos debían resolver el mismo problema: trepar escarpadas laderas. Para ello había dos opciones: reducir la pendiente o usar sistemas de cremalleras para aumentar la adherencia entre la locomotora y los rieles. Los trenes convencionales se mueven usando la fricción de las ruedas sobre las vías, provista por la fuerza de la locomotora. En cambio, para trepar agudas pendientes los de cremallera usan una rueda dentada que va por una vía especial (montada en el medio de las vías tradicionales). Estos trenes se diferencian de los funiculares porque éstos, en vez de una rueda dentada central, tienen un cable.

TODO POR UNA BONITA VISTA Los orígenes del tren Manitou & Pikes Peak están íntimamente ligados con Zalmon Simmons, dueño de la Compañía de Colchones Simmons. Pero este personaje también era inventor y había patentado un aislante para cables telegráficos. A fines de 1880, con el fin de probar su nueva invención, Simmons subió al Pikes Peak en una agotadora travesía de dos días en mula. Tanto lo impresionó la hermosa vista desde la cumbre que pensó que semejante espectáculo debía ser disfrutado por todos pero llegando más cómodamente. Al poco tiempo el empresario de colchones estaba descansando en los baños termales de Manitou Springs cuando escuchó al dueño del hotel mencionar la idea de un ferrocarril de montaña que fuera a la cumbre. A Simmons le gustó la propuesta y ofreció el capital para iniciar la obra. El primer tren de cremallera se había hecho en 1869 para ir a la cima del Monte Washington en New Hampshire. Sin embargo, los suizos adoptaron rápidamente la nueva tecnología y fabricaron varios trenes convirtiendo a Suiza en el país con mayor cantidad de trenes de cremallera del mundo.

En 1889 se fundó la Manitou & Pikes Peak Railway Company y las obras duraron dos años. En total se compraron seis locomotoras a vapor de la firma Baldwin Locomotive Works de Filadelfia, de las cuales sólo una sigue operando muy de vez en cuando. A partir de la década del '30 llegaron la gasolina y las locomotoras diesel y fabricaron un coche con cremallera para 23 pasajeros que funcionaba solo, sin locomotora. El vagón se estrenó en 1938, fue un éxito y se cree que fue el primer coche de este tipo del mundo. Al año siguiente la Compañía General Electric envió la primera locomotora con cremallera diesel-eléctrica y sus respectivos vagones (para 56 pasajeros) que funcionaron entre 1940 y 1965.

La edad moderna del Manitou & Pikes Peak llegó con locomotoras de una empresa de Winterthur, Suiza. El crecimiento sostenido del turismo generó la necesidad de contar con vagones con mayor capacidad. Es así que entre 1976 y 1989 se compraron, nuevamente en Suiza, vagones articulados (grandes coches con un fuelle en el medio) que eran diesel-neumáticos. Gracias a todos estos cambios se aumentaron las frecuencias y, actualmente, los trenes pueden salir hasta ocho veces al día.

EL RECORRIDO El viaje demora, ida y vuelta, poco más de 3 horas para hacer 15 kilómetros. La primera parte del trayecto es muy empinada y transcurre a lo largo del arroyo Ruxton en el Cañón Englemann. Aquí la vía sigue una vertiente que cae en medio de un bosque de abetos y pinos Ponderosa. Las vías pasan muy cerca de enormes rocas ubicadas a ambos lados del tren que, gracias a la erosión y la imaginación de los pasajeros, se transforman en divertidas caras y figuras. Un poco más adelante se ven las pequeñas cascadas de Minnehaha.

Luego de un continuo ascenso el terreno se hace plano justo donde hay una formación rocosa conocida como la "Puerta del Infierno". Unos minutos después el tren pasa por "Deer Park" (parque de venados) donde a veces se pueden ver venados pastando. Al llegar a la mitad del paseo, Mountain View, se puede ver la cumbre del Pikes Peak. A partir de allí la vía vuelve a ser empinada y el tren trepa nuevamente teniendo como telón de fondo el lago Moraine y el Monte Almagre. Lo interesante aquí es que se ven Pinus Longaeva o Britlecone, los árboles más longevos del planeta. Estos pinos superan los 3 mil años de edad y no son ni muy altos ni muy anchos. Su corteza amarilla anaranjada es delgada y escamosa, su madera es dura y resinosa (ideal para soportar plagas y enfermedades) y sus hojas verde oscuro son agujas muy resistentes. De lejos, este árbol parece seco por su retorcido tronco y la ausencia de hojas. Ese aspecto poco atractivo es el resultado de las condiciones extremas en las que habita y, de hecho, cuanto peor es su hábitat más tiempo vive, ya que tiene menos enemigos naturales que aguanten dicho ambiente.

Mientras el tren continúa su ascenso, la vista se hace más amplia y la vegetación desaparece. Aquí sobrevive la tundra alpina con musgos, hierbas y diminutas flores silvestres. En cuanto a la fauna, por aquí merodean carneros con grandes cuernos y gran cantidad de marmotas. Estas simpáticas criaturas hibernan pero en verano suelen tomar sol en las rocas y emiten un silbido muy particular cuando presienten peligro. Los últimos kilómetros antes de llegar son increíbles, ya que ofrecen una excelente panorámica. Hacia el Este se ven las Grandes Llanuras, más allá de la frontera entre Colorado y Kansas. Al Sur se divisan las montañas de Sangre de Cristo (el cordón más austral de las Rocallosas), casi llegando al estado de Nuevo México y al Oeste se ve la Cordillera Collegiate.

Una vez en la cima, el tren para y, al bajar, se siente el frío (aun en verano). Si el día está despejado (y no hay mucho smog en Denver) se pueden ver los rascacielos del downtown de la capital de Colorado. Se puede permanecer en la cumbre una media hora como máximo para recorrerla y sacar las fotos obligadas porque si se permanece más tiempo muchos comienzan a sentir los efectos de la altitud (dolores de cabeza o náuseas). En la cima hay una confitería y un negocio de souvenires que, en temporada alta, albergan a unas mil personas por día. Allí arriba uno se asombra de tanta amplitud. Mire donde mire el horizonte no tiene fin y los grandes cordones montañosos forman una perfecta maqueta. En la cima, a 4302 metros de altura, uno se siente un punto microscópico y cae en la cuenta de lo alto que ha llegado "a bordo de un tren".

CARRERA A LAS NUBES

En 1915 un empresario local llamado Penrose vio el potencial turístico de la montaña y decidió ampliar y mejorar una vieja ruta de mulas para que circularan autos. Y para promocionar su obra en todo el mundo no tuvo mejor idea que lanzar, en 1916, la "Pikes Peak Hill Climb", también conocida como "Carrera a las Nubes". Esta prueba es toda una tradición, nació casi a la par que las 500 Millas de Indianápolis y es una de las carreras más antiguas del automovilismo mundial. El objetivo es subir lo más rápido posible a la cumbre del Pikes Peak, en un recorrido de 19,99 km, con 156 curvas y sobre un ripio arcilloso que hace derrapar fácilmente. La salida está a 2686 msnm y la meta a 4302 msnm, con una pronunciada pendiente, lo que la convierte en la carrera más alta del mundo. Y a todo ello hay que sumarle las difíciles condiciones meteorológicas que varían con la altura.